

OBIEKT: ***OBIEKT: Przebudowa ul. Kilińskiego wraz z budową i przebudową infrastruktury technicznej w Ełku- Etap II.***

INWESTOR: ***Gmina Miasto Ełk
ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 4
19-300 Ełk***

BRANŻA DROGOWA

STADIUM: ***STAŁA ORGANIZACJA RUCHU***

BRANŻA DROGOWA

PROJEKTANT: mgr inż. Wojciech Grzybowski
PDL/0065/POOD/05

WSPÓŁPRACA: mgr inż. Edyta Kuszniereczuk

SPRAWDZAJĄCY: mgr inż. Adam Sosnowski
Bł 45/02

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

I. CZEŚĆ OPISOWA

1. Strona tytułowa.
2. Spis załączników.
3. Karty uzgodnień.
4. Opis techniczny.

II. CZEŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan orientacyjny, rysunek bezskalowany
2. Plan sytuacyjny, skala 1:500

III. PROJEKT SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ

1. Strona tytułowa
2. Zawartość opracowania
3. Karta uzgodnień
4. Opis techniczny
5. Sygnalizacja świetlna skrzyżowanie Kilińskiego- Koszykowa
6. Sygnalizacja świetlna skrzyżowanie Kilińskiego- Emilii Plater

KARTA UZGODNIENÍ

projektu stałej organizacji ruchu związanej z przebudową ul. Kilińskiego wraz z budową i przebudową infrastruktury technicznej w Ełku – ETAP II.

L.p.	Instytucja (pieczęć i podpis)
1.	Powiatowy Zarząd Dróg w Ełku

KARTA UZGODNIENÍ

projektu stałej organizacji ruchu związanej z przebudową ul. Kilińskiego wraz z budową i przebudową infrastruktury technicznej w Ełku – ETAP II.

L.p.	Instytucja (pieczęć i podpis)
2.	Komenda Miejska w Ełku

KARTA UZGODNIENÍ

projektu stałej organizacji ruchu związanej z przebudową ul. Kilińskiego wraz z budową i przebudową infrastruktury technicznej w Ełku – ETAP II.

L.p.	Instytucja (pieczęć i podpis)
1.	Urząd Miejski w Ełku

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu związanej z przebudową ul. Kilińskiego wraz z budową i przebudową infrastruktury technicznej w Ełku – ETAP II (budowa ronda w rejonie skrzyżowania ul. Kilińskiego z ulicą Piękną).

INWESTOR: ***Prezydent Miasta Ełk***
ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 4
19-300 Ełk

1. Przedmiot i zakres opracowania.

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu związanej z przebudową ulicy Kilińskiego wraz z budową i przebudową infrastruktury technicznej w Ełku, województwo warmińsko-mazurskie. Przebudowę ulicy Kilińskiego podzielono na dwa etapy. Etap I obejmuje przebudowę skrzyżowania ul. Kilińskiego z ul. Piękną. Etap II obejmuje przebudowę ulicy Kilińskiego na odcinku drogi:

- od km rob. 0+134,40 do 0+572,0 oraz od km rob. 0+631,50 do km rob. 1+043,92
jezdni prawa

- od km 0+164,20 do km rob. 0+567,0 oraz od km rob. 0+664 do km rob. 1+035,00
jezdni lewa

Zakresem opracowania objęto odcinek ulicy Kilińskiego od skrzyżowania z ul. Matejki do skrzyżowania z ulicą Emilii Plater wykluczając skrzyżowanie ul. Kilińskiego z ul. Piękną, które zostało wykonane w I etapie przebudowy ul. Kilińskiego.

2. Podstawa opracowania projektu.

- ✓ Umowa z Inwestorem,
- ✓ Mapa zasadnicza w skali 1:500 zaktualizowana dla celów projektowych,
- ✓ Dziennik Ustaw RP Zał. do nru 220, poz. 2181 z dn. 23.12.2003 r. „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach”,
- ✓ „Rozporządzenie MTiGM z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz.U. nr 43 poz. 430).
- ✓ wizja lokalna i inwentaryzacja istniejącego oznakowania w terenie,
- ✓ „Rozporządzenia MTiGM z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz.U. nr 43 poz. 430).

3. Stan istniejący i przewidywane zmiany.

Opracowywany odcinek ulicy Kilińskiego przebiega przez miejscowość Ełk, rozpoczyna się od stacji paliw Orlen zaś kończy przed skrzyżowaniem typu rondo z ul. Grajewską i Przemysłową. Na tym odcinku występuje zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz budynki handlowo - usługowe. Ulica Kilińskiego posiada dwie jezdnie bitumiczne szerokości od 7,00m do 10,0m oraz wyspę dzielącą szerokości od 1,5m do 5,0m. Chodniki występują po obu stronach ulicy. W rejonie skrzyżowania ulica Kilińskiego posiada dodatkowo pas do lewoskrętu w ul. Piękną. Ulica Piękna posiada jezdnię bitumiczną szerokości 6,0m oraz obustronne chodniki szerokości 2,0m.

Skrzyżowania zwykłe:

- ul. Matejki (strona lewa)
- ul. Koszykowa (strona prawa)
- ul. Piękna (strona prawa)
- ul. Emilii Plater (strona lewa)

Komunikacja publiczna:

Na opracowywanym odcinku występują 4 przystanki komunikacji z zatokami autobusowymi.

Odwodnienie:

Odwodnienie nawierzchni odbywa się powierzchniowo przy krawędzi jezdni a następnie do studzienek kanalizacji deszczowej i dalej do kanału deszczowego.

Infrastruktura techniczna:

W pasie drogowym drogi występują następujące sieci:

- linia telekomunikacyjna,
- linia energetyczna,
- wodociąg,
- kanalizacja sanitarna
- kanalizacja deszczowa
- gazociąg
- linia oświetleniowa
- ciepłociąg.

4. Rozwiązania projektowe w zakresie organizacji ruchu

4.1. Oznakowanie poziome

Na ul. Matejki w rejonie skrzyżowaniu z ul. Kilińskiego z zaprojektowano linię podwójną ciągłą P-4, linię warunkowego zatrzymania w postaci trójkątów P-13 oraz

powierzchnię wyłączoną z ruchu za pomocą linii P-21 i P-7b. Przejazd dla rowerów oznakowano liniami P-11, zaś przejścia dla pieszych oznakowano liniami P-10 a przed przejściami zastosowano linie warunkowego zatrzymania P-14. Na ulicy Kilińskiego zaprojektowano oznakowanie w postaci linii P-1b, P-1c, P-2b oraz P-8d i P-8b (zjazd do stacji paliw).

Na dojeździe do skrzyżowania ul. Kilińskiego z ul. Koszykową zaprojektowano oznakowanie w postaci linii P-6 i P-2b, P-1c oraz strzałki kierunkowe P-8a, P-8b i P-8f natomiast na skrzyżowaniu zaprojektowano linie P-1d, P-1e, P-7a. Na ulicy Koszykowej zaprojektowano linię P-6, P-4, P-1e oraz P-13. Przejścia dla pieszych oznakowano liniami P-10 a przed przejściami zastosowano linie warunkowego zatrzymania P-14.

Na dojeździe do skrzyżowania ul. Kilińskiego z ul. Piękną zaprojektowano na ul. Kilińskiego linię ostrzegawczą P-6, linię podwójną ciągłą P-2b, linię pojedynczą przerywaną-wydzielającą P-1c oraz dodatkowo strzałki kierujące P-8a, P-8b, P-8e i P-8f, natomiast oznakowanie na ul. Pięknej oraz na rondzie zostało wykonane w I etapie przebudowy ul. Kilińskiego. Przejścia dla pieszych oznakowano liniami P-10 a przed przejściami zastosowano linie warunkowego zatrzymania P-14, przejazd dla rowerów oznakowano liniami P-11.

Na dojeździe do skrzyżowania ul. Kilińskiego z ul. Emilii Plater zaprojektowano na ul. Kilińskiego linię ostrzegawczą P-6, linię podwójną ciągłą P-2b, linię pojedynczą przerywaną-wydzielającą P-1c oraz dodatkowo strzałki kierujące P-8a, P-8b, P-8d, natomiast na skrzyżowaniu zaprojektowano linie P-1d, P-1e, P-7a. Na ul. Emilii Plater zaprojektowano oznakowanie w postaci linii P-6, P-4 oraz linii warunkowego zatrzymania P-13. Przejścia dla pieszych oznakowano liniami P-10 a przed przejściami zastosowano linie warunkowego zatrzymania P-14, przejazd dla rowerów oznakowano liniami P-11.

Na odcinkach między skrzyżowaniami zaprojektowano linię P-6 oraz P-1b.

Szczegółowe rozmieszczenie oznakowania pokazano w części rysunkowej na rys. 2 „Plan sytuacyjny”.

4.2. Oznakowanie pionowe

Na ulicy Kilińskiego należy ustawić oznakowanie pionowe w postaci znaków: zakazu B-2 i B-36, znaków nakazu C-2, C-13/16, C-13a/16a oraz C-9 z U-5c, znaków informacyjnych D-1, D-3, D-6, D-6b, D-15, D23/23a/26c/27, D-35, D-40, D-41, D-51 oraz znaki uzupełniające F-10.

Na ul. Matejki zaprojektowano oznakowanie w postaci znaków A-7, B-36, C-2 oraz D-6b, natomiast na ulicy Koszykowej należy ustawić oznakowanie w postaci znaków A-7, D-

6, D-40 oraz D-41. Na ul. Pięknej należy ustawić znaki D-40 oraz D-41. Na ul. E. Plater należy ustawić oznakowanie pionowe w postaci znaków D-1, D-6, D-15, D-18 z tabliczką T-29 oraz D-36 z tabliczką „nie dotyczy MZK”.

Szczegółowe rozmieszczenie oznakowania pokazano w części rysunkowej na rys. 2 „Plan sytuacyjny”. Oznakowanie projektowane pokazano w wersji kolorowej, zaś istniejące w wersji czarno-białej. Oznakowanie projektowane w ramach etapu I przebudowy ul. Kilińskiego pokazano w wersji kolorowej oznaczone dodatkowo gwiazdką.

5. Uwagi końcowe

Oznakowanie istniejące przedstawiono w wersji jednobarwnej, zaś projektowane w kolorowej. Szczegółowe rozmieszczenie oznakowania pokazano na rys. 2 Plan sytuacyjny.

Znaki pionowe zaprojektowano z grupy wielkości „średnie” z tarczami pokrytymi folią odblaskową 2 typu, a oznakowanie poziome, jako cienkowarstwowe.

Należy zwrócić szczególną uwagę na sposób umieszczenia znaków drogowych pionowych i umieścić je w miejscach oraz sposób pokazany na planszy sytuacyjnej. Zachować należy skrajnię drogową dla pojazdów oraz pieszych.